FORD DU CANADA

Rapport 1982

La Compagnie

Ford du Canada Limitée est une société ouverte canadienne, filiale de Ford Motor Company, de Dearborn (Michigan). La société américaine contrôle 89 % des actions de Ford du Canada, admises à la cote de la Bourse de Toronto.

Ford du Canada construit des voitures et des camions à trois usines de montage, dont deux à Oakville et une à St. Thomas (Ontario); la Compagnie produit aussi des moteurs à son usine de moteurs d'Essex, à Windsor; elle moule des pièces de moteur en aluminium à son usine de coulée d'Essex, à Windsor et des pièces de fonte de fer à sa fonderie de Windsor; enfin, elle fabrique du verre automobile à Niagara Falls (Ontario).

La Compagnie exploite un centre national (à Brampton, en Ontario) et six centres régionaux de distribution de pièces, ainsi que sept bureaux régionaux des ventes à travers le Canada. Sa Division des tracteurs et de l'équipement entretient des bureaux régionaux à Regina et Oakville, ainsi que des entrepôts à Regina, Pointe-Claire (Québec) et Brampton (Ontario).

Son Centre d'approvisionnement des marchés extérieurs, installé à Windsor (Ontario), fournit à diverses sociétés affiliées et aux concessionnaires monteurs de Ford à travers le monde des véhicules complètement démontés, des ensembles et des pièces.

La vente des voitures, camions et tracteurs de Ford du Canada est assurée par un réseau national de 632 concessionnaires pour les voitures et camions, et de 115 concessionnaires pour les tracteurs.

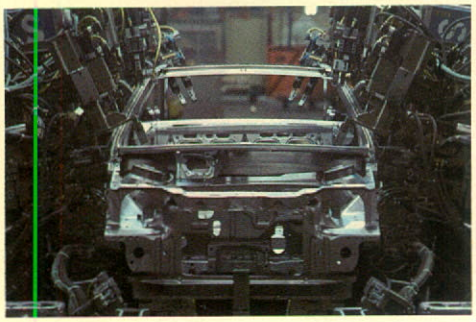
Par ailleurs, la Compagnie possède, en propriété exclusive, des filiales exploitant en Australie, en Afrique du Sud et en Nouvelle-Zélande.

Les sociétés affiliées à Ford du Canada comprennent: Ensite Limited, qui détient des participations dans les usines d'Essex et exploite à Windsor deux usines de moteurs et de pièces de moteurs; Crédit Ford du Canada Limitée, qui offre des moyens de financement de gros et de détail aux concessionnaires pour les voitures, camions et tracteurs Ford; Philco-Ford du Canada Limitée, qui produit des ensembles électroniques pour automobiles à Don Mills (Ontario); et Ford Glass Limited, de Toronto, qui fabrique des verres architecturaux pour les marchés résidentiels et commerciaux.

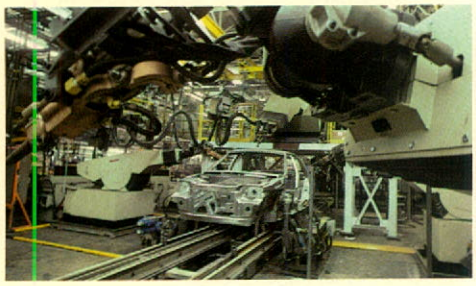
Points saillants

Ford du Canada Limitée

	1982	1981
Résultats d'exploitation (en millions de dollars)		
Ventes de voitures, de camions et de tracteurs (en milliers de véhicules)	697	708
Diminution par rapport à l'exercice précédent	1,6%	5,7%
Ventes en dollars	7 336 $	7 207 $
Augmentation par rapport à l'exercice précédent	1,8%	12,4%
Perte avant impôts	30 $	17 $
Augmentation (diminution) par rapport à l'exercice précédent	13	(82)
Perte nette	108	99
Augmentation par rapport à l'exercice précédent	9	49
Situation financière (en millions de dollars)		
Fonds de roulement négatif	147 $	7 $
Avoir des actionnaires	584	692
Total de l'actif	2 116	2 173
Dépenses en immobilisations:		
Terrain et installations	117	95
Outillage spécial	113	113
Chiffres par action (en dollars)		
Bénéfice (perte) net:		
Premier trimestre	(5,15)$	(6,61)$
Deuxième trimestre	(1,15)	3,64
Troisième trimestre	0,13	(4,00)
Quatrième trimestre	(6,82)	(4,95)
Exercice entier	(12,99)	(11,92)
Avoir des actionnaires	70,41	83,40
Effectifs et salaires (en millions de dollars)		
Effectif moyen	34 700	34 200
Salaires et charges sociales	956 $	866 $



Immobilisations: 115 millions de $ à Oakville. Les 115 millions de $ affectés au réoutillage et au rééquipement de l'usine de montage d'Oakville en vue du lancement de la Ford Tempo et de la Mercury Topaz illustrent bien ce qu'on a appelé "la plus grande révolution industrielle de l'histoire". Cet appareil, appelé gabarit de soudage de carrosserie, dispose et soude les divers éléments de la carrosserie à un millimètre près des tolérances prescrites et ce, en une seule opération hautement automatisée.



Robotique. L'emploi généralisé de la robotique fera de l'usine de montage d'Oakville l'une des plus modernes et sophistiquées de l'industrie automobile mondiale. Les robots répondent particulièrement bien aux besoins accrus de soudage que créent les véhicules monocoques; ils permettent aussi d'atteindre un niveau de qualité insurpassé dans le monde. Les robots contribuent par ailleurs à la compétitivité des produits en accroissant la productivité.

Sur les chaînes comme à la direction, la qualité passe avant tout. Dans la nouvelle ambiance d'étroite collaboration que les travailleurs et la direction s'emploient ensemble à promouvoir chez Ford du Canada, les réunions de "remue-méninges" comme celle-ci, à l'usine de moteurs d'Essex, se font de plus en plus fréquentes. Les membres du personnel présents sont (de g. à d.): l'électricien Mike Dufault, le superviseur Ron Brown, et le préposé à la maintenance Ben Fantin. Les objectifs d'amélioration des communications et de participation accrue du personnel sont fondamentaux pour la réalisation de produits de haute qualité à des prix concurrentiels.

COUVERTURE — Deux vérificateurs de la qualité, Dick Antoniw (à g.) et Ivan Leja, appliquent des techniques informatiques pour vérifier les tolérances d'une Mercury Topaz 1984. Cette voiture et la Ford Tempo seront lancées à l'usine de montage d'Oakville, au printemps. Ces deux véhicules, d'une conception entièrement nouvelle, sont à traction avant et présentent une carrosserie aérodynamique unique en son genre.

THOMAS H. ROSS LIBRARY
FACULTY OF MANAGEMENT
APR 6 1983
MCGILL UNIVERSITY

Message aux actionnaires

L'exercice 1982 a été marqué par le niveau élevé des taux d'intérêt, du chômage et de l'inflation. Ces trois facteurs, joints à l'apathie du marché canadien de l'automobile et au pessimisme des consommateurs, sont la cause du niveau peu satisfaisant des ventes et du bénéfice réalisés par Ford du Canada.

Bien que la Compagnie ait réussi à augmenter sa part du marché de l'automobile, la hausse des frais de commercialisation, les taux de change défavorables et la pénétration croissante du marché par les importations étrangères ont lourdement pesé sur l'ensemble des résultats.

Un rapide coup d'oeil sur les résultats de 1982 révèle :

- Des ventes consolidées de 7,3 milliards de $, en hausse de 129 millions de $ par rapport à 1981;
- Une perte nette après impôts consolidée de 108 millions de $, supérieure à celle de 1981 qui se chiffrait à 99 millions de $;
- Une perte nette par action de 12,99 $, à comparer à 11,92 $ en 1981.

En dépit de ces résultats, un grand nombre de signes encourageants pour Ford se sont manifestés en 1982:

— La signature d'une convention collective de deux ans avec les Travailleurs Unis de l'Automobile constitue l'aboutissement de négociations extrêmement profitables et constructives. En plus de répondre aux préoccupations du personnel quant à l'inflation et à la sécurité d'emploi, la convention réduit le taux d'augmentation de nos coûts, ce qui permettra à la Compagnie d'être plus concurrentielle face aux fabricants étrangers.

Qui plus est, ces négociations ont permis à chacune des parties de mieux comprendre les difficultés de l'autre et de s'engager à collaborer à la recherche de solutions.

— La hausse du niveau de production dans nos trois usines de montage, qui s'est traduite par une augmentation de 16 pour cent du nombre de véhicules produits. Dans les usines de moteurs de Windsor, la production a progressé de 46 pour cent par rapport à 1981. Ces hausses sont le résultat de l'augmentation des ventes de véhicules vers les États-Unis.

— Notre filiale d'Australie a enregistré le plus grand nombre de véhicules vendus de ses 57 ans d'existence.

— En dépit d'un retournement de la conjoncture économique, notre filiale de Nouvelle-Zélande a conservé sa position de chef de file du marché national.

— N'entendant le céder à aucun autre sur le plan de la qualité, Ford a fait un pas de géant dans ce domaine au cours de l'exercice : les véhicules produits indiquent une amélioration de 48 pour cent par rapport à ceux fabriqués en 1980. Sur la base des normes de 1980, l'amélioration réalisée en 1982 donne à Ford une large avance sur tous ses concurrents du marché canadien.

Au début de 1983, de nombreux signes encourageants se dessinent pour Ford et pour son réseau de concessionnaires.

L'économie canadienne, sous la poussée de l'allégement des taux d'intérêt, du recul de l'inflation et de la remontée de la confiance des consommateurs, semble entamer un nouveau cycle haussier; sans être éclatante, cette reprise reflète néanmoins une croissance soutenue.

Cette croissance, Ford et ses concessionnaires sont à même d'en profiter. La plus grande partie des investissements de 3 milliards de $ de Ford dans le développement de produits pour 1983 est destinée à des véhicules de taille moyenne, attrayants et de conception nouvelle, idéalement adaptés au secteur intermédiaire de notre marché.

Le réaménagement de l'usine de montagne d'Oakville, au coût de 115 millions de $, pour la production des nouvelles compactes Tempo et Topaz, place cet établissement à l'avant-garde des usines de montage Ford du monde entier.

J'estime pour ma part que l'application des technologies de pointe, l'utilisation accrue de la robotique et la participation grandissante des effectifs devraient faire de l'usine d'Oakville une des premières de la Compagnie, tant pour la productivité que pour la qualité.

L'empiètement des importations, surtout japonaises, sur notre marché pèse toujours lourdement sur les résultats de notre Compagnie comme sur ceux de l'ensemble de l'industrie automobile nord-américaine. Des taux de change favorables et des frais de main-d'oeuvre plus bas procurent aux fabricants étrangers un avantage concurrentiel sur les producteurs canadiens, rendant nécessaire l'intervention des pouvoirs publics. La solution qui s'impose est d'inviter les importateurs qui vendent un nombre important de véhicules au Canada à établir sur place des installations de production et d'approvisionnement. De telles mesures contribueraient à rehausser le niveau de l'emploi et des investissements au Canada, ainsi qu'à rendre la concurrence plus équitable.

Nous entrevoyons avec optimisme les perspectives qui s'ouvrent pour 1983 du point de vue des ventes et des résultats financiers. Cet optimisme s'appuie sur la reprise prévue du marché canadien de l'automobile et sur la grande variété de nouveaux produits alléchants lancés par notre Compagnie.

Kenneth W. Harrigan
Président et chef de la direction
Oakville, le 30 mars 1983

EXPOSÉ DES ACTIVITÉS

Vente de voitures et de camions

En dépit d'une concurrence acharnée sur le marché canadien et d'un fléchissement marqué de la demande de voitures tant canadiennes qu'étrangères, les concessionnaires Ford et Lincoln-Mercury ont, en 1982, amélioré leur pénétration du marché automobile total et devancé tous leurs concurrents pour les ventes de petites voitures.

Les concessionnaires de la Compagnie ont vendu 112 600 voitures, soit 18,1 % de moins que les 137 400 voitures vendues en 1981. Pour l'industrie dans son ensemble, y compris les voitures étrangères, le nombre d'unités vendues a baissé de 21,1 %, passant de 903 500 à 713 000; la chute a été de 24,2 % pour les voitures canadiennes et de 14 % pour les voitures importées.

Les ventes de Ford du Canada sont passées de 15,2 % à 15,8 % de l'ensemble du marché canadien total, et de 21,7 % à 23,6 % du total des ventes de voitures de construction nord-américaine.

Dans la catégorie des petites voitures, qui a occupé 48,6 % du total du marché canadien contre 44,7 % en 1981, Ford du Canada a dépassé tous ses concurrents, tant canadiens qu'étrangers. Appuyée par le succès de la Ford Escort et de la Mercury Lynx, dont les ventes ont progressé de 33 % et 39 % respectivement, la Compagnie s'est emparée de 18,4 % du marché des petites voitures, se classant ainsi en tête de toute l'industrie.

Ford du Canada a aussi amélioré sa position dans la catégorie des voitures de base de grande taille, passant de 21,9 % à 24,4 %, et dans celui des voitures de grand luxe, où elle a atteint 12,4 % contre 10,8 % en 1981.

Dans la catégorie des voitures de taille moyenne, qui occupe 41,2 % du marché canadien, la part de la Compagnie a fléchi de 13,6 % à 11,3 %. Toutefois, le lancement des Ford LTD et Mercury Marquis moyennes redessinées à l'automne de 1982, et celui des Ford Thunderbird et Mercury Cougar aérodynamiques en févier 1983, ainsi que celui de deux voitures entièrement nouvelles, la Ford Tempo et la Mercury Topaz en mai, devraient nettement renforcer la place de la Compagnie dans cet important secteur du marché.

Des modèles remaniés de la Mustang et de la Capri, y compris une Mustang décapotable, ont été lancés l'automne dernier dans la catégorie des petites voitures spécialisées.

Au Canada, le marché des camions a fléchi plus fortement encore que celui des voitures en 1982: les ventes globales n'ont atteint que 205 400 unités, soit 28,5 % de moins que les 287 300 camions vendus en 1981. Chez Ford du Canada, les ventes de camions ont baissé de 36,7 %, tombant de 86 800 à 55 000 unités; la part de la Compagnie sur ce marché a reculé de 30,2 % à 26,7 %.

À la mi-mars, Ford a lancé, sur un marché de camions compacts en rapide expansion, son nouveau Ranger, pick-up de construction nord-américaine. Des Ranger 4 x 4 et diesels ont été introduits à l'automne, augmentant encore la force de frappe de Ford dans un secteur où la demande est passée de 11,5 % à 27,1 % en 1982.

En mars 1983, la Compagnie a lancé, dans la catégorie des véhicules utilitaires compacts, un nouveau Bronco II, de dimensions réduites.

Ford Tempo 1984

Division des tracteurs et de l'équipement

À l'échelle de l'industrie canadienne, les ventes de tracteurs agricoles et industriels ont fléchi de 23 % en 1982, malgré des campagnes de commercialisation qui ont abaissé les prix coûtants des clients au-dessous des niveaux de 1981. Cette chute s'explique avant tout par le marasme économique et les inquiétudes des consommateurs, mais la baisse des cours des denrées agricoles et la forte compression du nombre de mises en chantier dans le secteur industriel ont encore aggravé la situation.

Ford du Canada et ses concessionnaires ont vendu 1 900 tracteurs en 1982, chiffre qui correspond à 8,4 % du marché.

Toute une panoplie de programmes inédits à l'intention des consommateurs ont été mis en oeuvre, y compris l'offre d'un pick-up Ranger gratuit à l'achat de tout tracteur de la série TW; toutefois, les effets bénéfiques de ces efforts ont été contrés par des pressions extrêmes de prix et de commercialisation causées par les excédents de stocks des concurrents.

En 1983, le lancement d'un ensemble important éventail de nouveaux produits apportera aux concessionnaires des tracteurs de Ford des possibilités intéressantes de redressement.

Réseau national de distribution de pièces et de service après-vente

Le réseau national de distribution de pièces et de service après-vente a enregistré des résultats satisfaisants en 1982, les réductions de stocks et

Décapotable Mustang

l'encadrement des frais d'exploitation ayant atténué les effets de la baisse du chiffre d'affaires. Les ventes de pièces, d'accessoires et de produits industriels neufs ou reconstruits ont baissé de 12,4 % par rapport à 1981 en raison de la basse conjoncture économique et du fléchissement des ventes de véhicules.

Le coût des prestations fournies par Ford au Canada dans le cadre des garanties couvrant les nouveaux véhicules a fortement baissé en 1982; le mérite en est essentiellement attribuable à l'amélioration de la qualité des nouveaux véhicules. À ce chapitre, les dépenses du bureau national du service après-vente, qui gère les programmes de garanties, ont été de 34 % inférieures à celles de 1981.

Le marasme du marché a suscité plusieurs campagnes promotionnelles, notamment l'essai, à Vancouver, d'un programme inédit de "garantie à vie": les clients qui font réparer leur véhicule chez les concessionnaires participants de Ford du Canada reçoivent une garantie sur les pièces et la main-d'oeuvre fournies, tant et aussi longtemps qu'ils demeurent propriétaires de leur véhicule.

La Compagnie a par ailleurs lancé, au cours de l'année, des programmes de formation complémentaire à l'intention des techniciens des concessionnaires, appelés à fournir le soutien des modifications majeures dans la construction des véhicules et des groupes motopropulseurs intervenues en 1983 ou prévues pour les modèles ultérieurs. Des séances sur les techniques touchant les moteurs diesels ont notamment été organisées en prévision du lancement du moteur diesel 6,9 litres pour les camionnettes Ford.

Ford et ses concessionnaires poursuivent leur campagne "C'est prêt, c'est parfait", lancée en 1981 pour garantir une qualité de services optimale tant à la livraison des véhicules que pour les services après-vente. Cette campagne, qui s'inscrit dans le cadre du programme "La qualité passe avant tout", contribue à l'objectif général de la Compagnie: être le chef de file pour la satisfaction de la clientèle.

Mercury Cougar 1983

Concessionnaires

Les bénéfices des concessionnaires ont continué à souffrir de la détérioration de la demande de véhicules en 1982; toutefois, un redressement sensible au second semestre les a portés à un niveau nettement supérieur à celui de 1981. De nombreux concessionnaires ont dû fermer leurs portes, mais 34 nouveaux ont ouvert les leurs, si bien que le réseau de concessionnaires Ford et Lincoln-Mercury a atteint 632 établissements.

Trois concessionnaires Ford et Mercury, sélectionnés par les associations automobiles de leur province pour leurs réalisations commerciales et pour leur esprit civique, ont reçu en 1982 le prix national de la qualité, attribué par la revue TIME. Les lauréats ont été: MM. Bob Johnson, Wood Motors (1972) Limited, Fredericton; Doug Dunlop, Dunlop Ford Sales Ltd., Lethbridge; et Bill Hanbury, Richport Ford Sales Ltd., Richmond, C.-B.

Par ailleurs, 146 concessionnaires Ford et Mercury ont reçu la Mention d'honneur de la Compagnie pour s'être distingués par leur succès commercial, la rentabilité de leur établissement, la qualité de leurs services pièces détachées et après-vente, et leurs services à la clientèle.

Effectifs

À la clôture de l'exercice, l'effectif canadien de la Compagnie comptait 11 200 salariés horaires et 3 100 autres salariés, soit 14 300 personnes ou 4,3 % de moins qu'à la fin de l'exercice 1981. Par ailleurs, 1 500 salariés horaires et 126 autres salariés étaient encore en disponibilité pour une période indéterminée.

Ford a versé 478 millions de $ en salaires et charges sociales en 1982.

D'autre part, 349 salariés ont pris leur retraite. La Compagnie a versé, au cours de l'exercice, à 6 280 retraités ou conjoints survivants, des prestations de retraite s'élevant à 38,8 millions de $.

Huit membres du personnel ont reçu, en 1982, les primes à l'initiative les plus élevées, y compris une voiture neuve, dans le cadre du programme de primes à l'initiative. D'autres primes s'élevant au total de 177 500 $ ont été distribuées à

410 autres membres du personnel qui ont participé au programme.

Au cours de l'exercice, 249 salariés ont suivi des cours dans des universités ou des établissements d'enseignement technique, professionnel ou secondaire, dans le cadre du programme de remboursement des frais de scolarité de la Compagnie.

Par ailleurs, quatre bourses d'études universitaires à temps plein et six bourses d'études à temps partiel ont été décernées à des fils et des filles de salariés en 1982, dans le cadre du programme de bourses d'études Ford. Depuis que ce programme a été créé, il y a 18 ans, 157 bourses d'études à temps plein et 65 bourses d'études à temps partiel ont été décernées.

Négociations

Au cours de l'exercice, les négociations avec les Travailleurs Unis de l'Automobile ont abouti à une convention de deux ans pour les salariés horaires des usines de montage et de fabrication et ceux des centres de distribution de pièces. Les nouvelles conventions prévoient une amélioration des régimes de protection du revenu, des changements dans la formule de calcul de l'indemnité de vie chère, la suppression du régime de congés personnels rémunérés, et diverses mesures visant à améliorer les communications entre la direction et le syndicat au niveau local. Les dispositions financières des nouvelles conventions sont conformes aux directives "6 et 5" du gouvernement fédéral. Ensemble, le personnel et la direction sont déterminés à promouvoir l'objectif commun de communications plus efficaces et d'un environnement plus concurrentiel pour protéger les

Coupé Thunderbird Turbo 1983

emplois et les investissements futurs au Canada. D'autres conventions ont été négociées avec les travailleurs salariés représentés par les TUA, à Windsor et Bramalea, ainsi qu'avec le personnel de sécurité des usines d'Oakville et de Windsor, et avec les conducteurs de machines et d'installations fixes à l'usine d'Oakville.

Participation du personnel

Les efforts pour favoriser la participation du personnel s'amplifient partout dans la Compagnie. L'usine de coulée de Windsor, celle de moteurs d'Essex et celle de moteurs de Windsor, tout particulièrement, ont réalisé de bons progrès dans l'élargissement des programmes et la participation du personnel. Les principes de participation occupent une place de premier plan dans la planification et la réalisation du lancement de la Tempo et de la Topaz à l'usine de montage d'Oakville.

Mercury Marquis 1983

Un bon exemple en est l'occasion sans précédent, offerte aux travailleurs de l'usine depuis juin 1981, d'étudier les modèles en terre cuite et les sous-ensembles des nouvelles voitures qu'ils lanceront cette année. Les membres du personnel ont proposé, à propos de la conception des modèles et des installations de l'usine, 202 modifications dont 142 ont été adoptées par les concepteurs, ingénieurs et planificateurs concernés.

La Compagnie s'emploie à développer les programmes de participation à l'intention du personnel salarié dans ses divers autres établissements, y compris les bureaux régionaux de vente.

Changements à la direction

Dans le cadre de remaniements intervenus dans la haute direction au cours de l'exercice, M. Kenneth A. Wright a été nommé vice-président, Ventes; M. William G. Wilson a été nommé vice-président, Pièces détachées et service après-vente; M. David G. Rehor a été élu trésorier en remplacement de M. Stephan A. Holinski, démissionnaire. M. Rehor était antérieurement directeur, Services de trésorerie et comptable. Par ailleurs, M. Hubert C. Serré a été nommé directeur, Affaires publiques pour prendre la relève de M. C. John Roberts, nommé directeur, Bureau international des Affaires publiques au siège mondial de Ford, à Dearborn (Michigan). M. Serré était antérieurement directeur des Affaires publiques chez Ford en Australie.

Australie

En Australie, le nombre de véhicules vendus par Ford au cours de l'exercice écoulé a dépassé tous les records atteints depuis l'arrivée de la Compagnie sur ce marché, il y 57 ans. Avec 140 000 véhicules ven-

dus, Ford a arraché à un important concurrent le premier rang, qu'il occupait depuis 29 ans dans l'industrie australienne.

La nouvelle Laser a été la petite voiture la plus vendue, et la Falcon est l'automobile la plus populaire du pays. Dans la catégorie grand luxe, les Fairlane/LTD se sont classées au premier rang et Ford s'est emparée de 22,6 % du marché total des véhicules.

Au cours de l'exercice, Ford Australie a lancé la XE Falcon et une nouvelle Meteor de taille moyenne, ainsi qu'une nouvelle gamme de tracteurs de la série 10.

Par ailleurs, une chaîne de soudage robotisée a été inaugurée à l'usine de montage de Broadmeadows, et la Compagnie a mérité une citation de l'Industrial Design Council of Australia pour la conception de la XE Falcon.

Les ingénieurs de Ford ont aussi remporté le Shell Mileage Marathon avec un véhicule spécial qui a atteint le niveau de consommation remarquable de 2 599,5 milles au gallon.

Nouvelle-Zélande

Le dynamisme de la demande dont ont bénéficié la Laser et la Cortina, les deux voitures qui se vendent le mieux en Nouvelle-Zélande, a contribué au maintien de la dominance de Ford sur le marché des voitures ainsi que pour l'ensemble des véhicules en 1982.

Ford a, par ailleurs, accaparé 19,3 % des ventes de tracteurs et conservé pour la troisième année

Ford Falcon — Australie

Bronco II 1984

consécutive le premier rang sur un marché autrement dominé par la concurrence japonaise.

La conversion de la construction de transmissions et d'éléments de châssis à la fabrication de roues d'aluminium a été consolidée au cours de l'exercice. Quatre-vingt-dix pour cent des roues fabriquées sont exportées vers l'Australie.

Vers le milieu de 1982, la récession mondiale a atteint la Nouvelle-Zélande; comme l'inflation atteignait alors 15 %, le gouvernement a imposé pour douze mois un gel des salaires, des prix, des intérêts et des dividendes. Réagissant au défi posé par la baisse des ventes, Ford Nouvelle-Zélande a mis en oeuvre des programmes de compression des frais généraux et d'accroissement de la productivité.

Afrique du Sud

Les ventes de voitures et camions Ford ont fléchi en Afrique du Sud, en 1982, sous l'effet d'une conjoncture économique défavorable au marché de l'automobile. La Compagnie a vendu 55 700 voitures et camions, contre 66 700 l'année précédente. Ford a occupé 14,4 % du marché de l'automobile, contre 16,7 % en 1981. Pour les camions, la part de la Compagnie, en légère baisse, a été de 10,3 %, contre 10,7 % en 1981.

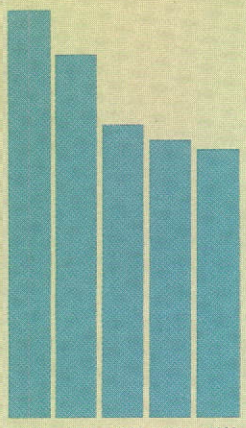
Au cours de l'exercice, Ford Afrique du Sud s'est ouvert de nouveaux débouchés en vendant à la Grande-Bretagne 10 000 de ses pick-up d'une tonne, mis au point et construits sur place. Ce contrat d'exportation s'est chiffré à 63 millions de $. Le véhicule en cause, qui occupe déjà une place dominante en Afrique du Sud, est devenu le camion le plus vendu de sa catégorie en Grande-Bretagne.

Au cours de l'exercice, Ford Afrique du Sud a lancé la gamme de camions Cargo pour remplacer les camions de la série D.

La Compagnie a par ailleurs poursuivi ses vastes programmes de logement, d'éducation et de santé à l'intention des travailleurs noirs.

Véhicules vendus (en gros)

(en milliers)



	1978	1979	1980	1981	1982
Marché intérieur	341	346	240	212	149
Exportations canadiennes	505	377	321	267	323
	846	723	561	479	472
Outre-mer	197	206	190	229	225
Consolidé	1043	929	751	708	697

Les ventes consolidées de voitures, de camions et de tracteurs se sont élevées à 697 000 véhicules en 1982, soit 11 000 unités ou 2 % de moins qu'en 1981.

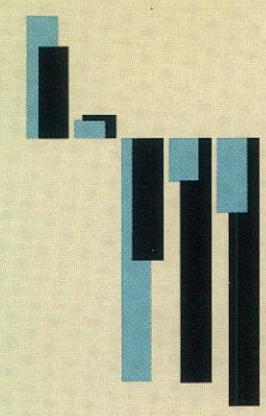
Au Canada, les ventes se sont établies à 149 000 véhicules en 1982, en baisse de 63 000 unités ou 30 % par rapport à 1981. À l'échelle de l'industrie, le volume des ventes de voitures a baissé de 21 % et celui des camions a fléchi de 29 %. Pour les voitures, la pénétration de Ford est passée de 15,2 % en 1981 à 15,8 % en 1982, alors que, pour les camions, elle a baissé de 30,2 % en 1981 à 26,7 % en 1982. La part de la Compagnie dans le marché des voitures de construction nord-américaine a progressé de 21,7 % en 1981 à 23,6 % en 1982, alors que, pour les camions, elle a fléchi de 33,2 % en 1981 à 32,1 % en 1982. Les véhicules importés ont accru leur part du marché de 9 % pour les voitures et de 53 % pour les camions.

Le nombre de véhicules vendus à Ford U.S. a atteint 323 000 unités en 1982, une augmentation de 56 000, ou 21 %, par rapport à 1981; cette amélioration résulte essentiellement de l'accroissement de la demande aux États-Unis pour la Crown Victoria, construite à l'usine de montage d'Oakville.

Les ventes totales des filiales d'outre-mer se sont établies à 225 000 véhicules en 1982, une baisse de 4 000 unités, ou 2 %, par

Bénéfice (perte) avant impôts
Bénéfice (perte) net

(en millions de dollars)



	1978	1979	1980	1981	1982
Bénéfice (perte) avant impôts					
Canada	13 $	(27)$	(138)$	(217)$	(174)$
Outre-mer	38	36	39	200	144
Consolidé	51 $	9 $	(99)$	(17)$	(30)$
Bénéfice (perte) net					
Canada	13 $	(12)$	(86)$	(214)$	(174)$
Outre-mer	25	22	36	115	66
Consolidé	38 $	10 $	(50)$	(99)$	(108)$

rapport à 1981. En Australie, les ventes ont atteint le chiffre record de 142 000 véhicules, une augmentation de 12 000 par rapport à 1981, et la part de la Compagnie dans le marché des automobiles est passée de 23 % en 1981 à 26 % en 1982. En Afrique du Sud, les ventes ont fléchi de 14 000 véhicules, ou 18 %; en Nouvelle-Zélande, elles ont baissé de 2 000 unités, soit 8 %.

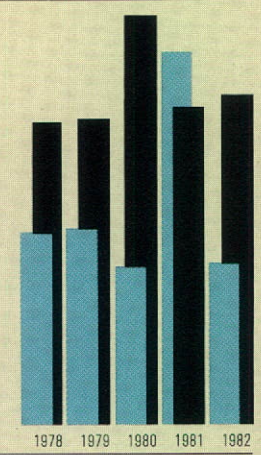
En 1982, la Compagnie a subi une perte avant impôts de 30 millions de $, à comparer à une perte de 17 millions de $ en 1981. La récupération d'impôts n'a pas été portée en réduction des pertes d'exploitation avant impôts au Canada; en conséquence, la perte nette consolidée s'établit à 108 millions de $, contre 99 millions de $ en 1981.

L'exploitation au Canada s'est soldée par une perte nette de 174 millions de $ en 1982, contre 214 millions de $ en 1981. Cette amélioration résulte de l'augmentation du chiffre d'affaires réalisé avec Ford U.S., ainsi que de l'amélioration de la productivité et de l'encadrement des dépenses de production, en partie effacés par la baisse du volume des ventes au Canada ainsi que celle des ventes de pièces, et l'augmentation des dépenses de commercialisation.

Outre-mer, l'exploitation s'est soldée, en 1982, par un bénéfice après impôts de 66 millions de $, contre 115 millions de $ en 1981. En Aus-

Additions et utilisations — fonds de roulement

(en millions de dollars)



	1978	1979	1980	1981	1982
Additions					
Canada	102 $	101 $	16 $	5 $	(52)$
Outre-mer	53	57	112	296	187
Consolidé	155 $	158 $	128 $	301 $	135 $
Utilisations					
Canada	155 $	185 $	276 $	137 $	122 $
Outre-mer	89	60	54	119	153
Consolidé	244 $	245 $	330 $	256 $	275 $

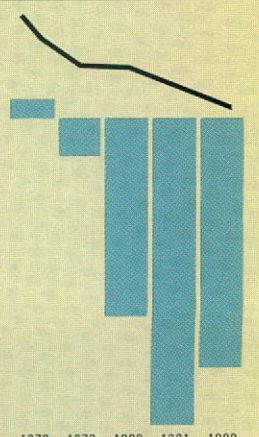
tralie, la Compagnie a réalisé un bénéfice de 73 millions de $, chiffre voisin de celui de 1981. En Afrique du Sud, l'exploitation s'est soldée par une perte nette de 12 millions de $, alors qu'en 1981, le bénéfice après impôts s'était élevé à 35 millions de $. En Nouvelle-Zélande, le bénéfice après impôts a fléchi de 2 millions de $. La baisse des bénéfices des exploitations d'outre-mer s'explique surtout par un fléchissement de la demande et de la pénétration en Afrique du Sud, partiellement compensé par une amélioration de la pénétration pour les voitures en Australie.

Les additions au fonds de roulement ont été de 135 millions de $ en 1982, alors que l'utilisation du fonds de roulement s'est établie à 275 millions de $, pour une réduction nette de 140 millions de $.

En 1982, les additions au fonds de roulement pour l'exploitation au Canada ont abouti à un solde négatif de 52 millions de $, les pertes d'exploitation ayant été partiellement compensées par l'amortissement. Les affectations de fonds au Canada ont atteint 122 millions de $, somme qui reflète surtout l'acquisition de biens de production pour les nouvelles chaînes Tempo/Topaz à l'usine de montage d'Oakville, ainsi que des améliorations des ateliers de peinture de l'usine de camions d'Ontario.

En 1982, les additions au fonds de

Incidence sur la rentabilité canadienne (avant impôts) de la fluctutation du taux de change, (en millions de dollars)



	1978	1979	1980	1981	1982
Taux de change					
$CAD. = $US	.88 $	.85 $	.85 $	.83 $	.81 $
Bénéfice (perte) avant impôts	13 $	(27)$	(138)$	(217)$	(174)$

roulement provenant des exploitations d'outre-mer se sont établies à 187 millions de $, somme qui provient essentiellement du bénéfice net, du produit de la vente de titres de dette à long terme et de l'amortissement d'outillage ou de provisions pour amortissement. Les affectations de fonds, en 1982, ont comporté des dépenses d'installation et d'outillage de 99 millions de $ en Australie et de 42 millions de $ en Afrique du Sud.

En 1982, le dollar canadien a poursuivi sa chute par rapport au dollar U.S., passant d'une moyenne de 1,01 $ U.S. en 1976 à 0,81 $ U.S. en 1982, soit une baisse de 20 %. Parallèlement, le bénéfice d'exploitation avant impôts au Canada, de 162 millions de $ en 1976, s'est transformé en une perte avant impôts de 174 millions de $ en 1982.

La Compagnie achète en dollars U.S., à Ford U.S. et à d'autres fournisseurs nord-américains, de grandes quantités de matières, de matériaux et de véhicules construits. Bien que la Compagnie vende par ailleurs des éléments et des véhicules à Ford U.S. en dollars U.S., ses ventes au Canada sont effectuées en dollars canadiens. Par conséquent, à l'instar de l'industrie automobile canadienne dans son ensemble, Ford du Canada subit un important déficit net sur ses opérations en dollars U.S. La dévaluation du dollar canadien a donc continué d'assujettir la Compagnie à d'importantes pénalités de change.

États consolidés des résultats et des bénéfices non répartis (en millions)

Ford du Canada Limitée

Exercices terminés le 31 décembre	1982	1981
Résultats		
Ventes	7 335,6 $	7 206,6 $
Frais d'exploitation		
Frais, sans les postes ci-dessous (note 2)	6 821,2	6 730,5
Commercialisation et administration (note 3)	284,8	261,4
Amortissement de l'outillage spécial	110,7	118,8
Autre amortissement	80,1	74,6
Régimes de retraite du personnel (note 4)	34,6	23,1
	7 331,4	7 208,4
Bénéfice (perte) d'exploitation	4,2	(1,8)
Autres charges — Net (note 5)	34,5	15,0
Perte avant impôts sur le revenu	30,3	16,8
Impôts sur le revenu (note 6)	77,5	82,1
Perte nette	107,8 $	98,9 $
Perte nette par action (en dollars)	12,99 $	11,92 $
Bénéfices non répartis		
Solde au 1er janvier	678,4 $	777,3 $
Perte nette	107,8	98,9
Solde au 31 décembre	570,6 $	678,4 $

Les notes ci-jointes font partie des états financiers.

Rapport des vérificateurs

Aux actionnaires de Ford du Canada Limitée

Nous avons vérifié le bilan consolidé de Ford du Canada Limitée aux 31 décembre 1982 et 1981 ainsi que les états consolidés des résultats et des bénéfices non répartis et l'état consolidé de l'évolution de la situation financière pour les exercices terminés à ces dates. Nos vérifications ont été effectuées conformément aux normes de vérification généralement reconnues, et ont comporté par conséquent les sondages et autres procédés que nous avons jugés nécessaires dans les circonstances.

À notre avis, ces états financiers présentent fidèlement la situation financière de la Compagnie aux 31 décembre 1982 et 1981 ainsi que les résultats de son exploitation et l'évolution de sa situation financière pour les exercices terminés à ces dates selon les principes comptables généralement reconnus, appliqués d'une manière uniforme.

Toronto, Canada,
Le 28 janvier 1983.

Clarkson Gordon
Comptables agréés

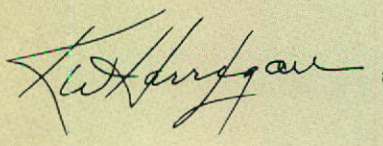
Bilan consolidé (en millions)

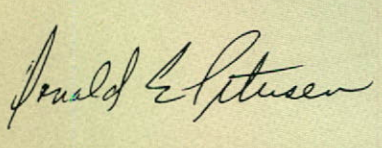
Ford du Canada Limitée

le 31 décembre	1982	1981
Actif		
Actif à court terme		
Encaisse	11,9 $	63,0 $
Débiteurs (note 7)	276,9	368,5
Stocks (note 8)	789,7	735,9
Impôts sur le revenu payés d'avance et autres éléments d'actif	18,0	26,4
Total de l'actif à court terme	1 096,5	1 193,8
Placements et autres éléments d'actif		
Prêts et débiteurs à long terme (note 7)	76,5	82,9
Participation dans des filiales concessionnaires et autres placements	27,1	18,3
Total des placements et des autres éléments d'actif	103,6	101,2
Immobilisations		
Terrains, bâtiments et matériel, déduction faite de l'amortissement (note 9)	620,4	584,3
Outillage spécial non amorti (note 1)	295,2	293,3
Total des immobilisations	915,6	877,6
Total de l'actif	2 115,7 $	2 172,6 $
Passif et avoir des actionnaires		
Passif à court terme		
Créditeurs et charges à payer (note 7)	858,4 $	927,3 $
Impôts sur le revenu et autres taxes à payer	153,8	106,4
Tranche de la dette échéant à moins d'un an (note 10a)	231,2	167,3
Total du passif à court terme	1 243,4	1 201,0
Passif à long terme et crédit reporté		
Charges à payer	70,0	72,6
Dette à long terme (note 10)	202,7	187,5
Impôts sur le revenu reportés	15,6	19,7
Total du passif à long terme et du crédit reporté	288,3	279,8
Avoir des actionnaires		
Capital		
Autorisé — nombre illimité d'actions ordinaires sans valeur nominale		
Émis — 8 294 800 actions	13,4	13,4
Bénéfices non répartis	570,6	678,4
Total de l'avoir des actionnaires	584,0	691,8
Total du passif et de l'avoir des actionnaires	2 115,7 $	2 172,6 $

Les notes ci-jointes font partie des états financiers.

Au nom du Conseil:


administrateur


administrateur

État consolidé de l'évolution de la situation financière (en millions)

Ford du Canada Limitée

Exercices terminés le 31 décembre	1982	1981
Fonds de roulement négatif — 1er janvier	7,2 $	52,3 $
Additions au fonds de roulement		
Exploitation		
Perte nette	(107,8)	(98,9)
Charges (produits) n'affectant pas le fonds de roulement		
Amortissement de l'outillage spécial	110,7	118,8
Autre amortissement	80,1	74,6
Impôts sur le revenu reportés	(4,1)	9,0
Divers	(3,1)	6,5
Total — Exploitation	75,8	110,0
Cession de terrains, de bâtiments et de matériel	0,8	2,3
Produit de la dette à long terme	52,6	195,9
(Augmentation) diminution des prêts et débiteurs à long terme	6,4	(30,0)
Augmentation des charges à payer à long terme	—	22,5
Total — Additions	135,6	300,7
Utilisation du fonds de roulement		
Remboursement de la dette à long terme	37,4	42,1
Acquisitions d'outillage spécial	112,6	112,9
Acquisitions de terrains, de bâtiments et de matériel	117,0	95,5
Divers — net	8,3	5,1
Total — Utilisation	275,3	255,6
Augmentation (diminution) du fonds de roulement	(139,7)	45,1
Fonds de roulement négatif — 31 décembre	146,9 $	7,2 $
Augmentation (diminution) des composantes du fonds de roulement		
Actif à court terme		
Encaisse	(51,1)$	(123,3)$
Débiteurs	(91,6)	110,7
Stocks	53,8	(24,3)
Impôts sur le revenu payés d'avance et autres éléments d'actif	(8,4)	3,7
Diminution de l'actif à court terme	(97,3)	(33,2)
Passif à court terme		
Créditeurs et charges à payer	(68,9)	(32,1)
Impôts sur le revenu et autres taxes à payer	47,4	50,8
Tranche de la dette échéant à moins d'un an	63,9	(97,0)
Augmentation (diminution) du passif à court terme	42,4	(78,3)
Augmentation (diminution) du fonds de roulement	(139,7)$	45,1 $

Les notes ci-jointes font partie des états financiers.

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS

Ford du Canada Limitée

1. Conventions comptables

Sont résumées ci-après certaines conventions comptables importantes que la Compagnie a adoptées pour l'établissement des états financiers consolidés. Ces conventions sont conformes aux principes comptables généralement reconnus, appliqués d'une manière uniforme.

Consolidation

Les états financiers consolidés comprennent les comptes de Ford du Canada et de ses filiales en propriété exclusive, ainsi que sa quote-part de 50 % des comptes d'Essex Manufacturing, société en nom collectif constituée avec Ensite Limited, filiale en propriété exclusive de Ford U.S., qui fabrique des moteurs et des pièces coulées. Les filiales concessionnaires susceptibles d'être vendues à des commettants concessionnaires, ainsi que les autres placements, sont comptabilisés à leur valeur de consolidation.

Conversion des comptes exprimés en monnaie étrangère

La Compagnie convertit les comptes de ses filiales d'outre-mer en dollars canadiens à des taux comptables se rapprochant du cours du change réel.

La Compagnie suit la méthode temporelle de conversion, selon laquelle :

les éléments d'actif et de passif monétaires (encaisse, débiteurs, placements, passif à court terme, charges à payer et dette à long terme) sont convertis au cours du change à la clôture de l'exercice;

les éléments d'actif et de passif non monétaires (stocks, éléments d'actif payés d'avance, immobilisations et impôts sur le revenu reportés) sont convertis au cours du change à la date des opérations (cours d'origine);

les produits et les charges sont convertis aux cours de l'exercice, exception faite de certains postes non monétaires dont le coût est établi au cours d'origine;

les gains et les pertes provenant de fluctuations du change sont comptabilisés dans l'état des résultats au moment où ils se produisent.

Immobilisations

Les immobilisations figurent au coût d'acquisition, déduction faite des subventions gouvernementales, mais non des frais de transport et d'installation.

En général, la dotation aux amortissements est calculée selon la méthode de l'amortissement décroissant à partir du mois au cours duquel le bien est utilisé. Ainsi, l'amortissement accumulé correspond à peu près aux deux tiers du coût d'un bien pendant la première moitié de sa durée d'utilisation prévue. Les principaux taux d'amortissement utilisés sont de 5 % pour les bâtiments et de 20 % pour le matériel.

L'outillage spécial comprend notamment des matrices, des gabarits, des moules et des patrons, qui servent à la fabrication d'un produit déterminé et dont la durée d'utilisation correspond à celle du produit. Par frais d'outillage des modèles de 1982 et des années précédentes, on entend la quote-part revenant à la Compagnie de l'ensemble des frais nord-américains amortis sur la durée des modèles respectifs. Pour les modèles de 1983 et des années ultérieures, seule la fraction non amortie des frais d'outillage proprement canadiens figurera au bilan; la quote-part des frais d'outillage américains revenant à la Compagnie sera payée et passée en charges à tous les exercices.

Coûts des régimes de retraite

Les coûts des régimes de retraite, qui concernent les rentes et l'assurance-vie collective à l'égard des membres du personnel, sont comptabilisés dans les états de l'exercice au cours duquel ils ont été constatés. Les charges relatives aux améliorations apportées aux prestations de retraite accordées par la Compagnie à son personnel au cours d'exercices antérieurs, ainsi que les gains actuariels et autres résultant d'une révision des hypothèses actuarielles, sont amortis sur une période de quinze ans. Les cotisations versées aux caisses de retraite en excédent des charges calculées selon les principes précités figurent au bilan à titre de charges de retraite reportées.

Évaluation des stocks

Les stocks sont évalués au coût ou à la valeur de réalisation nette, si elle est inférieure. Le coût est fixé essentiellement selon la méthode de l'épuisement successif.

Frais relatifs aux garanties

Les frais prévus relativement aux garanties sont comptabilisés au moment de la vente des produits.

Impôts sur le revenu

La Compagnie suit la méthode du report d'impôt, qui donne lieu à des impôts sur le revenu payés d'avance et reportés. Les impôts sur le revenu payés d'avance proviennent des frais, en particulier ceux relatifs aux garanties, qui ne sont pas fiscalement déductibles dans l'exercice écoulé, tandis que les impôts sur le revenu reportés résultent de l'excédent des déductions fiscales, essentiellement l'amortissement et les charges de retraite reportées, sur les sommes comptabilisées dans les présents états financiers.

Une provision a été établie pour les impôts estimatifs à payer sur la répartition prévue des bénéfices non versés des filiales d'outre-mer; les filiales ont investi le solde de ces bénéfices non versés dans des installations et dans d'autres biens destinés à l'exploitation.

Autres conventions importantes

Les dépenses suivantes sont comptabilisées au moment où elles sont engagées : recherche, conception et ingénierie de nouveaux produits, modifications apportées aux produits existants, frais de mise en marche des nouvelles installations, publicité et promotion des ventes.

Les bénéfices afférents aux stocks détenus par les filiales, y compris les filiales concessionnaires, sont éliminés.

2. Frais, sans les postes ci-dessous

Ces frais se rapportent principalement au coût du matériel et de la main-d'oeuvre, ainsi qu'aux frais généraux de production et aux frais de garanties, de conception et d'ingénierie. Les frais de conception et d'ingénierie se sont élevés à 127 millions de $ en 1982 et à 139 millions de $ en 1981. Les frais comprennent également des gains sur change de 35 millions de $ en 1982 et de 21 millions de $ en 1981.

3. Commercialisation et administration

Ces frais comprennent la publicité, la promotion des ventes, les

programmes spéciaux de mise en marché, les salaires, les charges sociales (à l'exclusion des charges de retraite), ainsi que les autres frais engagés par la Compagnie relativement à la distribution des pièces, à la vente et à l'administration.

4. Régimes de retraite du personnel

La Compagnie maintient des régimes de retraite à l'intention de presque tous les membres du personnel. Selon les estimations d'actuaires indépendants, les charges non amorties au titre des services passés s'élevaient à 23 millions de $ au 31 décembre 1982. Il s'agit d'une baisse en 1982 d'environ 10 millions de $, attribuable surtout à un gain actuariel qui a été partiellement neutralisé par le relèvement des prestations en 1979. Par contre, en vertu de l'amélioration des prestations consentie en 1982 et prenant effet en 1983 et 1984, les charges de retraite au titre des services passés devraient augmenter de 4 millions de $.

5. Autres charges — Net

Le chiffre net des autres charges s'établit comme suit :

	1982	1981
(en millions)		
Intérêts créditeurs	(44)$	(39)$
Intérêt sur la dette à court terme	62	50
Intérêt sur la dette à long terme	24	13
Autres produits	(8)	(9)
	34 $	15 $

6. Impôts sur le revenu

Ford du Canada a inscrit dans ses comptes, mais n'a pas déduit fiscalement, des charges nettes de 317 millions de $, dont les avantages fiscaux n'ont pas été comptabilisés. En outre, la Compagnie dispose, aux fins de l'impôt et jusqu'en 1987, dans la plupart des cas, des pertes d'exploitation suivantes :

(en millions)	
Ford du Canada	103 $
Ford d'Afrique du Sud	18
	121 $

7. Opérations entre apparentés

La Compagnie est une filiale de la Ford Motor Company, qui détient environ 89 % des actions émises par Ford du Canada. Dans un grand nombre d'opérations passées avec Ford Motor Company et ses sociétés affiliées, la Compagnie et ses filiales achètent et vendent, dans le cours normal de leurs affaires, des véhicules et des pièces détachées, et achètent des tracteurs et des pièces détachées. Les prix auxquels les articles sont achetés ou vendus sont proches de ceux pratiqués sur le marché pour des produits semblables. De plus, en vertu d'accords de longue date, la Compagnie et ses filiales obtiennent au coût des services de la Ford Motor Company.

(a) En 1982, les ventes de la Compagnie à la Ford Motor Company ont totalisé 3 351 millions de $ contre 2 396 millions de $ en 1981.

(b) Entre 50 % et 55 % de tous les frais d'exploitation proviennent d'opérations commerciales normales conclues avec la Ford Motor Company, ses filiales et ses sociétés affiliées.

(c) Les autres produits et charges comprennent le poste suivant:

	1982	1981
(en millions)		
Intérêts créditeurs provenant de sociétés affiliées	16 $	8 $

(d) Les créances sur ou envers les sociétés affiliées à la date du bilan se résument comme suit :

	1982	1981
Créances sur les sociétés affiliées comprises dans les débiteurs à court terme	92 $	78 $
Créances sur les sociétés affiliées comprises dans les prêts et débiteurs à long terme, essentiellement des prêts échéant en 1985 et consentis à des taux flottants proches du taux préférentiel	56	45
Créances envers les sociétés affiliées comprises dans les créditeurs et charges à payer à court terme	283	356

8. Stocks

Au 31 décembre, les stocks consistaient en ce qui suit :

	1982	1981
(en millions)		
Travaux en cours et fournitures	415 $	424 $
Véhicules, pièces de rechange et autres produits finis	375	312
	790 $	736 $

9. Terrains, bâtiments et matériel

Voici la ventilation des terrains, bâtiments et matériel au 31 décembre :

	1982			1981
	Coût	Amortissement cumulé	Valeur comptable nette	Valeur comptable nette
(en millions)				
Terrains	45 $	— $	45 $	43 $
Bâtiments	363	(192)	171	173
Matériel	775	(411)	364	338
Immobilisations en cours	40	—	40	30
	1 223 $	(603)$	620 $	584 $

10. Dette à long terme

Au 31 décembre, la dette à long terme se composait des éléments suivants :

(en millions)	1982	1981
Ford du Canada (a)	64 $	95 $
Ford d'Australie (b)	55	59
Ford d'Afrique du Sud (c)	90	36
	209	190
Moins les sommes en capital incluses dans le passif à court terme	(6)	(2)
	203 $	188 $

(a) L'endettement de Ford du Canada au 31 décembre 1982 comprend :

- Des emprunts de 55 millions de $ contractés en vertu de marges de crédit renouvelables dont l'échéance varie entre deux et trois ans et dont les taux d'intérêt suivent approximativement les fluctuations du taux préférentiel bancaire (12,25 % au 31 décembre 1982). Ces emprunts ne sont assortis d'aucune garantie sauf celle de la Ford Motor Company; de plus, la Compagnie s'est engagée à ne pas hypothéquer ni louer la presque totalité de ses immobilisations manufacturières canadiennes.
- Une somme de 9 millions de $ au titre d'un contrat de location-acquisition relatif à du matériel et assorti d'options d'achat annuelles pouvant être levées de janvier 1984 à janvier 1987.

Par ailleurs, en vertu de ses marges de crédit, la Compagnie a des dettes à court terme impayées de 30 millions de $, garanties par la Ford Motor Company dans l'éventualité où la valeur nette consolidée de la Compagnie serait inférieure à 350 millions de $.

(b) Les emprunts de Ford d'Australie ont été contractés à des taux d'intérêt variables (14 % au 31 décembre 1982), arrivent généralement à échéance en 1984 et ne sont pas garantis.

(c) Les emprunts de Ford d'Afrique du Sud ont été contractés à des taux d'intérêt variables (14 % au 31 décembre 1982), arrivent à échéance en 1985 et ne sont pas garantis.

11. Passif éventuel et engagements

(a) Les subventions gouvernementales de 68 millions de $ reçues en 1979 et 1980 pour la construction de l'usine d'Essex Manufacturing sont remboursables si des niveaux de production donnés ne sont pas atteints d'ici 1987. La partie remboursable sera calculée, le cas échéant, en fonction de l'écart entre la production réelle et les seuils fixés pour 1987.

(b) Au 31 décembre 1982, la Compagnie avait approuvé des programmes d'immobilisations de 91 millions de $, dont une tranche de 34 millions de $ avait été engagée.

(c) La Compagnie a fourni des garanties de 49 millions de $ à certaines banques et sociétés de crédit pour l'achat de véhicules et de tracteurs par des concessionnaires.

12. Information sectorielle

Secteur d'activité

La Compagnie et ses filiales consolidées exercent essentiellement leur activité dans un seul secteur, celui de la fabrication, du montage et de la vente de voitures et de camions, ainsi que des pièces et accessoires connexes.

	Secteurs géographiques					
(en millions)	Canada	Australie	Afrique du Sud	Autres	Éliminations	Total
1982						
Ventes aux clients de l'extérieur	4 847 $*	1 639 $	614 $	236 $		7 336 $
Ventes intersociétés d'un secteur à l'autre	84	31	—	8	(123)$	
Total des produits	4 931 $	1 670 $	614 $	244 $	(123)$	7 336 $
Bénéfice (perte) d'exploitation sectoriel	(150)$	155 $	(12)$	11 $		4 $
Charges du siège social — net						(34)
Impôts sur le revenu						(78)
Bénéfice net (perte)	(174)$	73 $	(12)$	5 $		(108)$
Total de l'actif	952 $	676 $	377 $	111 $		2 116 $
1981						
Ventes aux clients de l'extérieur	4 528 $*	1 549 $	874 $	256 $		7 207 $
Ventes intersociétés d'un secteur à l'autre	87	25	—	5	(117)$	
Total des produits	4 615 $	1 574 $	874 $	261 $	(117)$	7 207 $
Bénéfice (perte) d'exploitation sectoriel	(205)$	146 $	43 $	14 $		(2)$
Charges du siège social — net						(15)
Impôts sur le revenu						(82)
Bénéfice net (perte)	(214)$	74 $	35 $	6 $		(99)$
Total de l'actif	1 097 $	645 $	349 $	82 $		2 173 $

* L'exploitation canadienne comprend des ventes à l'exportation à la Ford Motor Company de 3 351 millions de $ en 1982 et de 2 396 millions de $ en 1981.

Récapitulatif des 10 derniers exercices

Ford du Canada Limitée

	1982	1981	1980	1979	1978	1977	1976	1975	1974	1973
Résultats d'exploitation (en millions)										
Ventes:										
Canada — marché intérieur	1 496 $	2 132	2 169	2 849	2 389	2 129	1 741	1 774	1 700	1 301
— ventes à la Ford Motor Company (É.-U.)	3 351	2 396	2 249	2 471	2 903	2 339	1 853	1 496	1 520	1 433
	4 847	4 528	4 418	5 320	5 292	4 468	3 594	3 270	3 220	2 734
Outre-mer	2 489	2 679	1 990	1 829	1 576	1 257	1 175	1 168	1 039	860
Consolidé	7 336 $	7 207	6 408	7 149	6 868	5 725	4 769	4 438	4 259	3 594
Bénéfice (perte) avant impôts sur le revenu:										
Canada	(174)$	(217)	(138)	(27)	13	72	162	148	223	174
Outre-mer	144	200	39	36	38	(5)	64	57	46	50
Consolidé	(30)$	(17)	(99)	9	51	67	226	205	269	224
Bénéfice net (perte):										
Canada	(174)$	(214)	(86)	(12)	13	49	93	89	127	102
Outre-mer	66	115	36	22	25	(12)	33	31	27	29
Consolidé	(108)$	(99)	(50)	10	38	37	126	120	154	131
Bénéfice net (perte) en pourcentage										
—des ventes	(1,5)%	(1,4)	(0,8)	0,1	0,6	0,6	2,6	2,7	3,6	3,6
—de l'avoir moyen des actionnaires	(16,9)%	(13,3)	(6,1)	1,2	4,4	4,2	14,6	14,9	21,1	20,6
Ventes de véhicules (en milliers)										
Canada:										
Marché intérieur										
Voitures	98,4	127,2	142,1	205,7	215,1	214,8	181,3	205,6	237,9	228,1
Camions	49,1	81,8	94,3	135,1	123,0	121,7	104,6	106,1	119,9	81,7
Tracteurs	1,4	2,8	3,4	4,8	3,1	3,3	3,8	3,7	3,6	3,1
Total — marché intérieur	148,9	211,8	239,8	345,6	341,2	339,8	289,7	315,4	361,4	312,9
Exportations destinées à la Ford Motor Company (É.-U.)	323,3	267,6	321,0	377,4	504,5	481,0	418,7	358,3	440,0	496,4
Total — Canada	472,2	479,4	560,8	723,0	845,7	820,8	708,4	673,7	801,4	809,3
Outre-mer:										
Voitures	176,8	177,0	140,1	159,5	151,9	142,0	142,9	149,6	159,7	151,3
Camions	44,5	42,9	42,7	41,9	40,5	40,2	45,3	50,0	48,4	45,7
Tracteurs	3,6	8,8	7,6	4,7	5,0	6,8	6,4	9,4	7,0	7,4
Total — Outre-mer	224,9	228,7	190,4	206,1	197,4	189,0	194,6	209,0	215,1	204,4
Ventes consolidées	697,1	708,1	751,2	929,1	1 043,1	1 009,8	903,0	882,7	1 016,5	1 013,7
Part des ventes au détail de l'industrie (en pourcentage)										
Canada:										
Voitures	15,8%	15,2	16,4	20,7	21,4	20,7	19,6	22,0	24,0	23,3
Camions	26,7	30,2	30,2	33,2	32,8	32,7	32,0	33,2	34,6	32,5
Tracteurs	8,4	9,3	11,0	11,7	10,4	10,9	10,0	9,7	10,7	9,8
Outre-mer:										
Voitures	21,5%	20,4	18,2	20,3	20,8	21,1	20,0	19,0	19,8	19,2
Camions	11,9	12,2	15,4	15,8	16,2	16,3	16,5	17,5	18,1	19,3
Tracteurs	15,4	19,9	18,5	15,8	17,1	19,9	18,4	21,7	19,0	21,9

	1982	1981	1980	1979	1978	1977	1976	1975	1974	1973
Situation financière (en millions)										
Actif à court terme	1 096 $	1 194	1 227	1 510	1 281	1 271	1 082	1 027	896	743
Passif à court terme	(1 243)	(1 201)	(1 279)	(1 359)	(1 043)	(944)	(678)	(656)	(587)	(475)
Fonds de roulement (négatif)	(147)	(7)	(52)	151	238	327	404	371	309	268
Ratio du fonds de roulement	0,9	1,0	1,0	1,1	1,2	1,3	1,6	1,6	1,5	1,6
Placements et autres éléments d'actif	103	101	73	130	158	147	148	142	123	100
Immobilisations	916	878	865	691	611	511	437	423	444	417
Passif à long terme et crédit reporté	(288)	(280)	(95)	(131)	(145)	(120)	(91)	(99)	(98)	(101)
Avoir des actionnaires	584 $	692	791	841	862	865	898	837	778	684
Investi:										
Au Canada	242	331	461	541	580	614	571	522	480	416
Outre-mer	342	361	330	300	282	251	327	315	298	268
Total de l'actif:										
Canada	952 $	1 097	1 163	1 331	1 214	1 193	1 015	990	829	703
Outre-mer	1 164	1 076	1 002	1 000	836	736	652	601	633	556
Consolidé	2 116 $	2 173	2 165	2 331	2 050	1 929	1 667	1 591	1 462	1 259
Installations et outillage spécial (en millions)										
Acquisitions										
—terrains et installations	117 $	95	191	65	75	109	36	32	44	37
—outillage spécial	113	113	139	149	127	52	53	27	54	37
Total des nouvelles immobilisations	230 $	208	330	214	202	161	89	59	98	74
Amortissement	80 $	74	53	49	46	35	32	34	34	33
Amortissement de l'outillage spécial	111	119	99	76	54	48	38	34	31	39
Total de l'amortissement	191 $	193	152	125	100	83	70	68	65	72
Chiffres par action (en dollars)										
Bénéfice net (perte):										
Premier trimestre	(5,15)$	(6,61)	(2,81)	0,19	2,61	4,18	4,92	3,03	5,68	5,11
Deuxième trimestre	(1,15)	3,64	(3,47)	7,02	3,09	3,04	6,74	3,72	5,27	5,10
Troisième trimestre	0,13	(4,00)	0,04	(4,02)	(4,09)	(0,54)	2,39	3,53	4,19	2,85
Quatrième trimestre	(6,82)	(4,95)	0,23	(1,98)	2,97	(2,25)	1,16	4,17	3,46	2,71
Exercice	(12,99)$	(11,92)	(6,01)	1,21	4,58	4,43	15,21	14,45	18,60	15,77
Dividendes	— $	—	—	3,75	5,00	8,35	7,88	7,30	7,30	4,35
Additions au fonds de roulement	16,35	36,30	15,38	19,04	18,65	16,87	24,34	22,64	27,55	26,11
Avoir des actionnaires	70,41	83,40	95,32	101,33	103,87	104,29	108,21	100,88	93,73	82,43
Fluctuation du cours des actions—haut	41,00	51,75	58,00	74,00	82,25	95,00	91,00	82,00	90,00	110,00
—bas	29,00	33,00	42,25	50,00	67,25	73,00	71,50	58,00	50,00	67,00
Effectif et salaires										
Effectif moyen (en milliers):										
Canada	12,9	12,4	12,7	16,2	18,7	17,9	15,6	14,2	16,1	17,8
Outre-mer	21,8	21,8	21,0	23,0	22,2	21,7	21,1	19,9	22,0	21,5
Consolidé	34,7	34,2	33,7	39,2	40,9	39,6	36,7	34,1	38,1	39,3
Salaires et charges sociales (en millions)										
Canada	478 $	431	409	448	510	466	367	287	308	297
Outre-mer	478	435	348	368	298	256	236	208	207	179
Consolidé	956 $	866	757	816	808	722	603	495	515	476

Usines

Ontario:
Niagara Falls
usine de verre

Oakville
usine de montage de voitures
usine de camions de l'Ontario

St. Thomas
usine de montage de voitures

Windsor
centre d'approvisionnement des marchés extérieurs, fonderie, usines de moteurs et de coulage d'aluminium d'Essex

Centres de distribution de pièces

Centre national de distribution de pièces:
Brampton (Ontario)

Centres régionaux:

Burnaby (Colombie-Britannique)
Edmonton (Alberta)
Regina (Saskatchewan)
Winnipeg (Manitoba)
Pointe-Claire (Québec)
Saint Jean (Nouveau-Brunswick)

Bureaux régionaux des ventes et de service à la clientèle

Burnaby (Colombie-Britannique)
Edmonton (Alberta)
Winnipeg (Manitoba)
Brampton (Ontario)
Pointe-Claire (Québec)
Halifax (Nouvelle-Écosse)

Bureaux régionaux des ventes de tracteurs

Regina (Saskatchewan)
Oakville (Ontario)

Entrepôts de tracteurs

Regina (Saskatchewan)
Pointe-Claire (Québec)
Brampton (Ontario)

Filiales*

Ford Motor Company of Australia, Limited, Campbellfield. Usines à Brisbane, Broadmeadows, Sydney et Geelong

Ford Motor Company of New Zealand, Limited, Lower Hutt. Usines à Lower Hutt et Wiri

Ford Motor Company of South Africa (Proprietary) Limited, Port Elizabeth. Usines à Struandale, Neave et Deal Party

Ford (Canada) Netherlands B.V. Rotterdam

*ne comprend pas les filiales concessionnaires

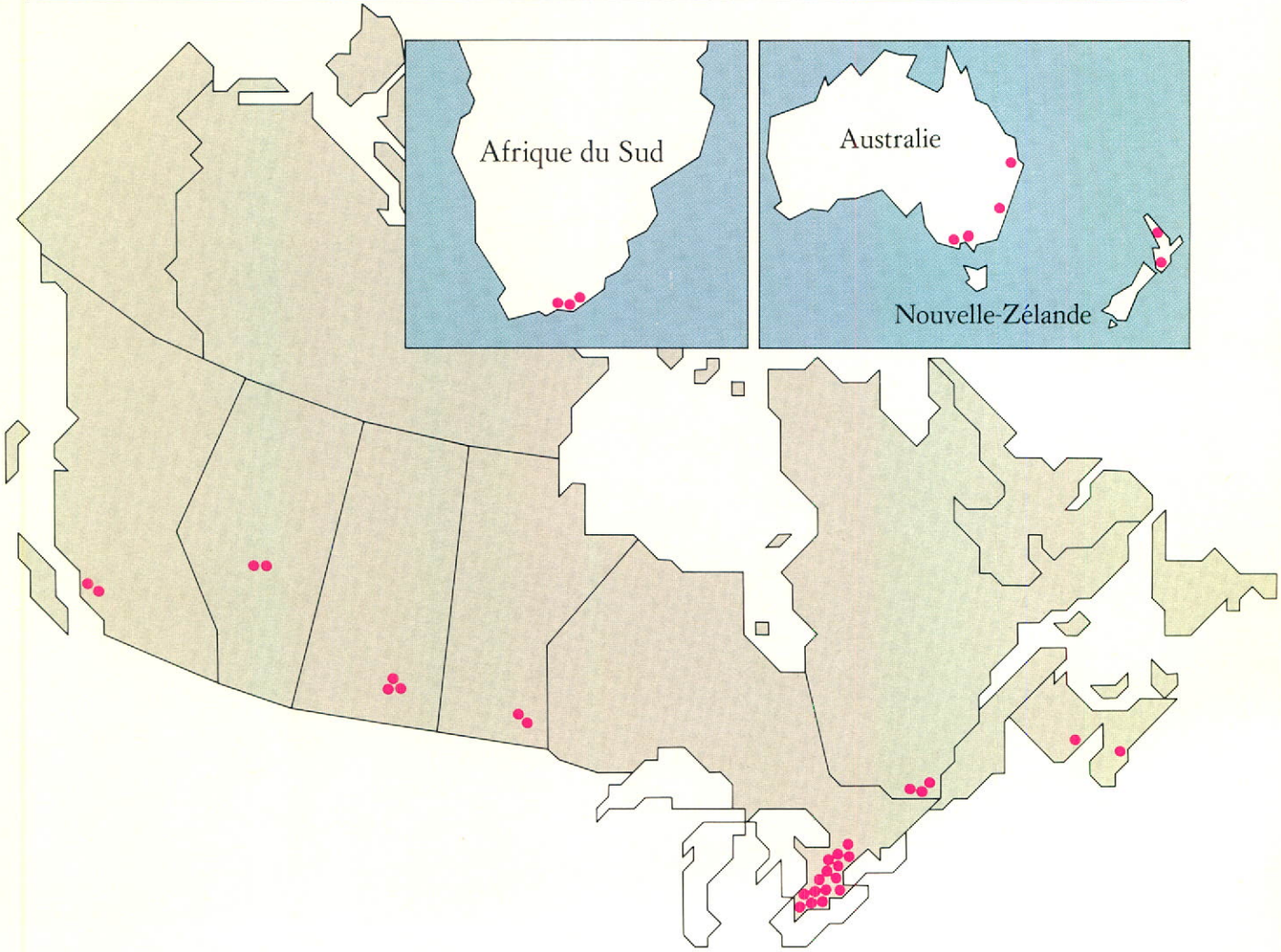
Sociétés affiliées à Ford au Canada

Philco-Ford du Canada Limitée
Don Mills (Ontario)

Ford Glass Limited
Toronto (Ontario)

Usines de moteurs de Windsor
Windsor (Ontario)

Crédit Ford du Canada Limitée
Oakville (Ontario)



Conseil d'administration

Roy F. Bennett
Président
Bennecon Limited
Toronto (Ontario)

Philip E. Benton, Jr.
Vice-président — Opérations de ventes
Exploitation du secteur automobile
Ford nord-américain
Ford Motor Company
Dearborn (Michigan)

Philip Caldwell
Président du Conseil et chef de la direction
Ford Motor Company
Dearborn (Michigan)

Peter D. Curry
Vice-président du Conseil
Power Corporation du Canada
Montréal (Québec)

Kenneth W. Harrigan
Président et chef de la direction
Ford du Canada Limitée
Oakville (Ontario)

George E. Mara, C.M.
Président du Conseil
Jannock Limited
Toronto (Ontario)

William Mitchell
Vice-président directeur
Ford du Canada Limitée
Oakville (Ontario)

Jean P. W. Ostiguy, O.C.
Président du Conseil
Richardson Greenshields du Canada Limitée
Montréal (Québec)

Donald E. Petersen
Président et chef de l'exploitation
Ford Motor Company
Dearborn (Michigan)

Harold A. Poling
Vice-président directeur — Exploitation du secteur automobile Ford nord-américain
Ford Motor Company
Dearborn (Michigan)

Alfred Powis
Président du Conseil et chef de la direction
Mines Noranda Limitée
Toronto (Ontario)

Comité de vérification

Jean P. W. Ostiguy, O.C.
Peter D. Curry
George E. Mara, C.M.
Alfred Powis

Comité de direction

Kenneth W. Harrigan
William Mitchell
Harold A. Poling

Dirigeants

Kenneth W. Harrigan
Président et chef de la direction

William Mitchell
Vice-président directeur

David G. Rehor
Trésorier

Robert M. Snelgrove
Conseiller général et secrétaire

Stanley J. Surma
Vice-président — Relations professionnelles

William G. Wilson
Vice-président — Pièces détachées et service après-vente

Kenneth A. Wright
Vice-président — Ventes

Secrétaires adjoints

Robert W. Carter
Miles R. Merwin

Agents de transfert et registraires

La Société Canada Trust
110, rue Yonge,
Toronto (Ontario)
M5C 1T4

800, boul. Dorchester ouest
Montréal (Québec)
H3B 1X9

Bank of Montreal Trust Company
2 Wall Street, New York
(New York) 10005

Manufacturers National Bank of Detroit
P.O. Box 659
Detroit (Michigan) 48231

Cotations en Bourse

Bourse de Toronto
Toronto (Ontario)

American Stock Exchange
New York, N.Y.
(privilèges non cotés)

Siège social

The Canadian Road
Oakville (Ontario)
L6J 5E4
(416) 845-2511

Assemblée annuelle

L'assemblée annuelle des actionnaires aura lieu à l'édifice du Siège social, à Oakville (Ontario), le mardi 26 avril 1983, à 10 h (heure avancée de l'Est)

The English version of this Annual Report is available on request from the Secretary of Ford Motor Company of Canada, Limited, The Canadian Road, Oakville, Ontario L6J 5E4

Imprimé au Canada par Norgraphics (Canada) Limited
Conception: Break Pain Associates Limited

Ford du Canada Limitée
The Canadian Road, Oakville, Ontario L6J 5E4